FORO CHOCOANO

VOCERO DE LAS NUEVAS GENERACIONES DEL CHOCO

Año X — Nº 111 — Marzo de 1980 — Licencia 000174 de Mingobierno — Tarifa Postal reducida 190 de Adpostal — EJEMPLAR $ 3.00

Intenso racionamiento de agua en Quibdó.

En las últimas semanas se ha venido agudizando el racionamiento de agua en Quibdó, después de que el presidente Julio César Turbay Ayala inaugurara en la capital del Chocó la planta de tratamiento que, según los anuncios, terminaría con el problema crónico de la ciudad cual es la carencia de agua potable.

En los círculos ciudadanos es notorio el inconformismo, porque mientras el servicio es pésimo, casi siempre inexistente, se le obliga a pagar al usuario puntualmente los recibos que sí llegan a las residencias.

No se conocen explicaciones por parte de EMPOCHOCO por el impase que viene creando malestar en la ciudadanía. La redacción de FORO CHOCOANO conoció varios mensajes remitidos al presidente Turbay Ayala enterándolo de la grave situación que viene a empeorar la ya existente en relación con la emergencia sanitaria que vive la capital del Chocó que está a punto de desatar una epidemia de incalculables consecuencias.

MUNICIPIO	LIBERALES				CONSERVADORES			GRUPOS DE IZQUIERDA		
	Bernardino Becerra	Carlos Botero	Nahéra Valdés	Luis A. Lemos	Celes Lozano	Héctor Quiroga	Alejandro Aguilar	Roque del Río	Nestor Gamboa	Carlos A. García
QUIBDO	5.610	3.331	351	71	2.218	342	0	110	36	14
ACANDI	817	705	7	0	290	50	0	306	0	0
ALTO BAUDO	812	367	106	0	119	0	0	6	0	0
BAGADO	406	575	1	27	657	1	5	0	0	0
BAHIA SOLANO	429	203	334	0	87	28	0	0	0	0
BAJO BAUDO	754	1.654	084	0	326	0	0	0	0	0
BOJAYA	600	591	17	0	211	0	0	0	0	0
CONDOTO	1.233	829	53	78	351	209	0	1	0	0
EL CARMEN	114	593	0	0	771	87	0	0	0	0
ISTMINA	2.108	2.421	591	0	835	13	3	21	2	0
JURADO	62	177	118	0	0	0	0	0	0	0
LLORO	758	441	18	0	128	0	0	4	0	0
NOVITA	491	755	36	0	286	91	0	0	0	0
NUQUI	276	88	767	0	87	6	0	1	0	0
RIOSUCIO	848	479	13	0	156	4	0	29	0	0
SAN JOSE DEL P.	6	167	173	0	283	791	6	0	0	0
SIPI	103	152	1	0	67	0	0	0	0	0
TADO	891	764	0	0	1.445	86	13	1	3	0
TOTALES	16.327	14.282	3.095	176	8.326	1.708	27	539	41	14
GRAN TOTAL	LIBERALES 33.880				CONSERVADORES 10.061			IZQUIERDA 594		

El cuadro, elaborado con datos oficiales suministrados por la Delegación Departamental del Chocó, muestra el resultado de las elecciones pasadas, grupo por grupo, en las que el liberalismo ratificó su aplastante mayoría en el Chocó.

Reasumió el Contralor

Al revocar el Tribunal Superior de Cali el auto de detención dictado por el Juez 22 de Instrucción Criminal de Buenaventura, Rafael Cifuentes, contra el Contralor del Chocó, Clímaco Maturana Pino, este reasumió sus funciones, al igual que el Contralor Auxiliar Francisco Moncada Zapata, quien también había sido retirado de ese alto cargo al producirse el relevo de Maturana Pino.

El Contralor del Chocó había sido denunciado en Buenaventura por los supuestos delitos de estafa y falsedad, cuando con ocasión de la celebración del Festival Folclórico del Litoral Pacífico permaneció en el puerto de Buenaventura por espacio de varios días. Con la decisión del Tribunal de Cali, el Contralor del Chocó queda eximido de todo cargo y podrá seguir cumpliendo con la tarea fiscalizadora que se impuso desde el comienzo del actual período y que ha sido muy controvertida.

CLIMACO MATURANA PINO

Confirman retiro de la Gobernadora

Quedó plenamente con firmado que la gobernadora del Chocó, Luz Colombia de González, se retirará en los próximos días del cargo. FORO CHOCOANO pudo establecer que la mandataria seccional presentó su carta de dimisión ante el presidente Turbay Ayala y que esta será acep tada de un momento a otro.

En los círculos políticos y administrativos del Chocó ha venido cobrando fuerza la versión de que el actual Secretario de Fomento y Desarrollo, Guido Perea Mosquera, sería encargado de la gobernación del Chocó mientras el gobierno nacional entra a resolver la crisis en varias gobernaciones y designar gobernador titular para el Chocó..

Luz Colombia de González
Gobernadora del Chocó

CANAL DEL CHOCO

El tema del Canal Interoceánico por territorio chocoano vuelve a cobrar actualidad. En la página 4ª publicamos un interesante artículo del ingeniero Luis Monsalbe sobre esta materia.

EL CASO TURBO

Poco se ha escrito sobre la pérdida de Turbo, importante municipio que otrora integrara el Departamento del Chocó. Con exclusividad para este periódico Rafed Memat escribe, en la página 5ª, un artículo sobre tan trascendental tema.

EL PUERTO ALTERNO

Al concluir en Quibdó el Foro sobre el Puerto Alterno de Bahía Solano, entregamos a nuestros lectores, en las páginas 6ª y 8ª, algunas de las conclusiones de ese evento, que fuera clausurado con la presencia del presidente Turbay Ayala.

Digitalizado Hemeroteca del Chocó - CIAFRO - UTCH

Desvío en Ruta Panamericana

Bahía Solano

Por: MARCO TOBIAS CUESTA

Hace más de 30 años los colombianos están buscando una nueva salida al mar por el Pacífico; y hace más de cuatro decadas se aprobó por el Congreso de la República la ley que ordena la construcción de la Carretera Medellín-Quibdó-Bahía Solano. Pues, fué el propio presidente ALFONSO LOPEZ PUMAREJO quien promulgó la ley que nos conectaría con el Mar de Balboa.

Como acontece con todas las obras que se ordenan y proyectan para el Chocó, la Carretera al Mar todavía es un sueño para los chocoanos. Para ser más exactos, se ha convertido en un cuento de hadas, la Carretera está encantada.

En 1959, el Congreso Nacional dispuso la construcción de la Carretera Panamericana -ruta sur- por el Chocó, atravezando su territorio de Norte a Sur, para internarse en el país, y, seguir hacia América del Sur, por el departamento de Caldas (hoy Risaralda), dejando así de lado la ley sancionada por el Viejo López. En vez de construirse la Carretera Quibdó-Solano, se ordenó la construcción de la vía Animas- Bahía Solano, como parte integral de la Carretera Panamericana.

El Ministerio de Obras Públicas, después de hacer algunas consideraciones, acaba de ordenar una desviación en el trazado original de la Carretera en el sentido de que ya no va a continuar por el lomo de la Serranía del Baudó, como hasta ahora, sino que se cambia la ruta con dirección Occidente hasta encontrar el mar en Nuquí, tramo que mide, más o menos, 35 Kilómetros. Las razones que el señor Ministro y su equipo humano técnico esgrimen para respaldar esta decisión, son las siguientes:

1. El Chocó y el Viejo Caldas lo que necesitan es salir al mar, no importa por donde.

2. De continuarse la construcción de la Carretera Animas-Bahía Solano, por la ruta tradicional, se haría muy difícil su mantenimiento puesto que existen 60 kilómetros construidos y en los cuales no se aprecia ninguna abertura, es decir, no se ha efectuado ningún tipo de colonización, no hay fincas, lo cual está trayendo como consecuencia el estrangulamiento progresivo de la vía por falta de tráfico.

3. El desvío a Nuquí se hace obligacional para buscar una pronta salida al mar y, de paso, brindarle a los chocoanos y al Occidente de Colombia oportunidad de disfrutar de los paisajes y bellas playas que se encuentran en la costa nuquiseña. Impidiendo, por el continuo tránsito de vehículos, el cerramiento del carreteable construido.

4. Salir al mar por Nuquí no significa, de ninguna manera, que la Carretera no vaya a pasar por Bahía Solano. Se trata, solamente, de construir una carretera fácil y costanera que interconecte los pueblos a orillas del mar con el Puerto de Bahía y, al mismo tiempo, se disfrute el hermoso paisaje que brindan las ensenadas y bahías que se encuentran en este recorrido, la bella Utria es una de ellas. Sería una especie de paralela al mar.

En mi modesto concepto, las razones que expone el Ministerio de Obras Públicas son demasiado valederas y muy justificadas para que se efectúe este desvío. Sobre todo, si tenemos en cuenta que para salir al mar por Solano faltan 60 kilómetros que, de acuerdo con el costo del kilometraje en la zona valdrían mil millones de pesos; al desviarse el trazado por Nuquí, solo se tendrán que construir 35 kilómetros que cuestan aproximadamente quinientos millones de pesos. Para mí, el desvío es saludable.

Oponerse al desvío de la Carretera y a la salida al mar por Nuquí, es una terquedad que va contra la lógica y no tiene razón de ser un pueblo que, como el Chocó, no posee ninguna salida al mar y cualquier tipo de trabas que surja se utiliza como pretexto para paralizar nuestras obras. Además, no hay que olvidar que los hombres perecen y los pueblos son eternos.

Por:

CARLOS VESGA D.

El Gobierno ha declarado su propósito de convertir a Baha Solano en un puerto libre del Pacífico, en la medida en que lo requieren las necesidades del desembotellamiento de aquella zona que hace pocos días señalábamos como "una estrella apagada y solitaria en el Pacífico". Albricias, porque esto es pensar bien y derecho. A Buenaventura hay que darle el puerto alterno que descongestione su atiborramiento de carga sin descargar tanto en los buques como en los almacenes.

Se viene hablando hace tiempos de que hay empresas que no reciben carga para Buenaventura por las dificultades de desembarque tan notorias y continuadas merced a la congestión portuaria y a las malas costumbres de los que tienen a su cargo el manejo de la situación, ya estibadores, ya funcionarios, ya la propia deficiencia de los medios físicos para que el puerto se descongestione. En estas circunstancias nada más oportuno que esta iniciativa tan prometedora si existen los recursos para emprenderla inmediatamente. Por seguro se tiene, claro está, que los chocoanos acudirán con personal suficiente para darle evasión al mejoramiento de las instalaciones actuales, si es que las hay, y al servicio correspondiente.

Resulta que el crecimiento nacional es extraordinario y nuestros recursos portuarios deficientes así en el Atlántico como en el Pacífico. De modo que sí, que al Pacífico hay que dotarlo de más puertos, porque no son suficientes Buenaventura y Tumaco para su aprovechamiento, fuera de que por allí necesitamos una base naval adecuada a los desarrollos del futuro. No recuerdo quién llamó el *litoral recóndito* al Pacífico tan abandonado de las preocupaciones colombianas. Hasta el punto de que sólo ahora, con el terremoto de Tumaco, se ha despertado la atención de los sectores del Gobierno y de la opinión pública. ElMar de Balboa ha permanecido allí suministrando camarones a los barcos piratas que se desenvuelven en zonas de nadie, brindando su riqueza gratuita a quienes llegan de fuera a extraerla, mientras en Colombia el pescado, los camarones, son un artículo de lujo que no consumen sino las gentes adineradas.

Inclusive se podría afirmar que el colombiano no se ha acostumbrado a comer pescado porque no se lo ofrecen sino en sectores geográficos y humanos limitados. El fósforo y las proteínas blancas del pescado le hacen falta a la dieta de los colombianos cuya dentadura y dinamismo se resienten por ese motivo. De manera que la atención al Pacífico tiene que ver no solamente con nuestra soberanía sino con la salud y también con el desarrollo de vastas zonas del Chocó y Caldas que reclaman horizontes nuevos para su ambición. Antioquia misma se vincularía al Pacífico por esta salida chocoana que no requiere demasiado esfuerzo para su conexión y quedaría así con acceso a dos mares en un porvenir no muy lejano.

Todo cuanto se di
incrementar zonas de
ducción agrícola y ga
ra merece nuestra
siasta algarada porqu
estimula a su turno l
nomía industrial de
les, siderúrgica y toda
se de manufacturas
consumo nunca será
ficiente si el Contin
como está a la vista,
surgiendo como una p
cia nueva de enriq
miento y desarrollo
que hace falta es pro
tos para vender y de
en mucha parte, la i
ción monetaria porqu
ciudadanos no saben
hacer con tanta aflue
de circulante y se e
gan a la especulació
al *dolce far niente*.

Lo que yo pido a g
es que se aproveche
oportunidad de di
abundante para emp
la producción que lo
más vendrá por añad
ra. Y Colombia al fi
zar la década de los o
ta, no digamos el año
ser un prodigo de c
miento y de riqueza,
bién —naturalmente—
civilización cultural.

LA CAJA DEPARTAMENTAL DE
FREVISION SOCIAL
DEL CHOCO:

H A C E S A B E R :

De conformidad con lo dispuesto en el Decret
No. 1104 de 1952 en concordancia con el Ar
tículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo:

I N F O R M A:

Que el día 13 de Septiembre de 1979 falleció
en Quibdó, la señora ASTRID HENAO Vda
de BOLAÑOS, estando al servicio del Departa
mento en el desempeño de Auxiliar de Servicio
Generales.

Que a reclamar las prestaciones Sociales
económicas que puedan corresponderle se h
presentado RAFAEL DE JESUS BOLAÑO
HENAO, como hermano mayor de EDUARD
TADEO, YESLY ASTRID, HAROL MARTI
JESUS ALONSO y WILLIAN ENRIQUE BO
LAÑOS HENAO, alegando ser los beneficiario
como hijos legítimos de la extinta.

Toda persona que se considere con igual
mayor derecho debe hacerlos valer dentro d
los treinta (30) días siguientes a partir de la fe
cha de esta publicación.

Quibdó, Enero 29 de 1980

MILTON GARRIDO FIGUEROA
Srio. Servs. Administrativos.

YASMINE PARRA MURILLO
Sria. Gral. de la Caja Dptal.

(PRIMER AVISO)

FORO CHOCOANO

Licencia 174 de Mingobierno

Director JUAN CASADAS GARRIDO

De la Asociación Colombiana de Periodistas. Tarjeta Profesional de Periodista Nº 1689 del Ministerio de Educación.

OFICINAS:

EN BOGOTA: Calle 22 Nº 9-58 — Teléfonos: 2 41 94 22 y 2 42 65 78

Apdo. Aéreo 17842

EN QUIBDO: Carrera 4ª Nº 25-35.

Impreso en los talleres de Foro Chocoano

EDITORIAL

Campanazo de Alerta

El señor Ministro de Obras Públicas, Enrique Vargas Ramírez, en recientes declaraciones formuladas en Quibdó ha dicho que la cartera a su cargo ha decidido introducirle una variación al trazado de la carretera Panamericana, ruta sur, es decir la que partiendo de las Animas va al puerto de Bahía Solano, incorporando, de paso, al progreso y a la civilización una extensa franja del territorio chocoano que se ha mantenido marginado.

No conocemos a fondo las razones técnicas que respalden la sorpresiva variación en el trazado de esa importante vía, que según entendemos no llegará finalmente a Ciudad Mutis, como originalmente se proyectó, sino a Nuquí, población que está más cercana de la Serranía del Baudó, por donde avanza la construcción actualmente.

Creemos que es oportuno y conveniente que nuestros personeros, especialmente en el Congreso Nacional, promuevan un debate para esclarecer suficientemente esta materia que preocupa e inquieta a los chocoanos. Y que se despejen, de una vez por todas, muchos interrogantes que los chocoanos nos formulamos en momentos en que el gobierno nacional, sin someter el tema al más mínimo examen crítico por parte de nuestros representantes y voceros, ha adoptado tan trascendental decisión.

¿Cuáles son los beneficios que la variación en la ruta trae para los chocoanos? ¿En momentos en que estamos interesados en convertir a Bahía Solano en Puerto Alterno sobre el Pacífico, es lógico que se le margine de la vía, por donde supuestamente se haría el movimiento de carga que todo puerto necesita? ¿Se trata de otro "mico" que se ha montado a los chocoanos, como ocurrió con la ley 121 de 1959? ¿Será un sofisma de distracción del gobierno nacional? ¿Se adoptó ese nuevo trazado por ser más barato y menos trascendente? ¿Realmente no se le adjudica a la vía la importancia que verdaderamente tiene? Son los interrogantes que en el Chocó formula la gente en medio de la incredulidad generalizada sobre la benignidad del plan oficial.

Es preciso entonces que nuestros dirigentes, estén investidos o no con el fuero parlamentario, nuestro gobierno seccional y en general quien se considere con alguna autoridad intelectual para hacerlo, así como los órganos de comunicación regional, comencemos a producir los hechos pertinentes para que se haga claridad sobre tan importante asunto y se asegure para el Chocó la cristalización feliz de esa obra, por donde la razón y la técnica aconsejan.

SE DIJO Y SE OYO

POR VIZOR

Sin muchas sorpresas en su resultado final transcurrió el debate electoral de "mitaca" en el Chocó, mediante el cual se renovó la composición de los diferentes cabildos municipales y de la Asamblea Departamental.

—0—

El mayor número de votos lo obtuvo -como se esperaba- el sector cordobista con 16.327 sufragios. A pesar de ello rebajó notoriamente en relación con los comicios de hace dos años, en donde las dos planchas en que se dividió ese sector sobrepasaron -sumadas- los 22 mil votos de carne y hueso-. Asegura así el cordobismo cinco escaños en la Duma, contra seis que traía, es decir pierde uno.

—0—

Sin embargo los mentores autorizados del cordobismo están satisfechos con los resultados por aquello de las mayorías.

—0—

Con lo cual - según ellos - pueden reclamar al Presidente Turbay la gobernación para uno de sus correligionarios. Y otras prebendas burocráticas de que son huerfanos.

—0—

El sector lozanista con 14.282 votos obtuvo el segundo puesto en sufragios. Pero sus adversarios adjudican esa votación al factor ventajoso que creó para ese sector el hecho de tener gobierno a su favor, fenómeno protuberantemente favorable en el Chocó, en donde el gobierno de turno, cualquiera sea la época o la circunstancia, tercia en aras del movimiento de sus simpatías, colocando a su servicio todas las herramientas de que el gobierno dispone. Cinco diputados obtuvo este sector.

—0—

La tercera agrupación liberal, la reyista, contra todos los cálculos, obtuvo 3.095 votos con los cuales alcanza un diputado. Buen comienzo para una agrupación que apenas inicia y a la que le espera un largo camino por recorrer en el escenario político del Chocó.

—0—

El conservatismo tradicionalmente minoritario en el Chocó alcanzó 8.326 votos, en lo que hace a la lista "oficial", valga decir la bendecida por el Directorio Departamental y la franja parlamentaria de ese partido. Votación que le significa 3 diputados. El otro sector conservador, que contó con la orientación de los dirigentes Jaime Sarria Misas y Francisco Castro Castillo logró 1.709 sufragios, con una fuerza impresionante en el municipio de San José del Palmar y la obtención de un diputado.

—0—

Así las cosas, la Asamblea del Chocó que se instalará el próximo 1º de Octubre estará integrada de la siguiente manera:

—0—

PRINCIPALES: Carlos Botero Asprilla, Julio Ulises Perea Mosquera, Hernando Palacios, Emilio Chaves, Andrés Altamiranda, Bernardino Becerra, Daniel Palacios Martínez, Licinio Mena Córdoba, Antonio Maya Copete, Aníbal Abadía Castro, Nohora Valdés de Fereiro, Osías Lozano Díaz, Raúl Quintero Perea, Jairo Marín Machado y Héctor Gallego Palacio.

—0—

SUPLENTES: Epifanio Alvarez [illegible] Guillermo A. Valencia, Olga Vásquez Rafael Palacios, Pedro Cariuty Asprilla, Fidel Osías Londoño, Aulio Arriaga Garrido, Libardo Hinestroza S., Pedro Abdo García, Gabriel Urbano Murillo, Luis Felipe Vivas Rodríguez, Efraín Zapata Alzate,, Laureano Ramos, Juan B. Velasco Mosquera y Oscar Cújar Hurtado.

La Caja Nacional de Previsión

Seccional del Chocó

De conformidad con el Decreto 3135/68 en concordancia con el artículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo,

I N F O R M A :

Que el día 11 de Febrero de 1980, falleció en esta localidad el señor ELKIN ANIBAL YEPES SANCHEZ, al servicio de la Nación y se han presentado a reclamar sus prestaciones económicas sus padres JUAN BAUTISTA YEPES MARTINEZ y la señora JOSEFINA SANCHEZ ORREGO, quienes crean tener igual o mayor derecho, deben hacerlos valer dentro de los treinta (30) días siguientes a la presente publicación.

JUAN AMERICO LOZANO PALACIOS

Director Seccional

ELVIRA TORRES DE DURAN Liquidadora

Quibdó, 18 de febrero de 1980

(SEGUNDO AVISO)

Construyamos el Canal del Atrato

Por el Ingeniero:
LUIS MONSALBE C.

Colombia debe construir el Canal Interoceánico del Atrato. Esta idea se está abriendo paso y no es nueva. Hace unos 10 años, los Estados Unidos contrataron un estudio preliminar de la posible ruta que infortunadamente no se concluyó.

Las precarias circunstancias en que se encuentra el derecho colombiano de paso libre por el Canal de Panamá, que ahora o dentro de 20 años perderemos, obligan a buscar una solución propia.

¿Cuáles son las posibilidades de otro canal en Centroamérica?

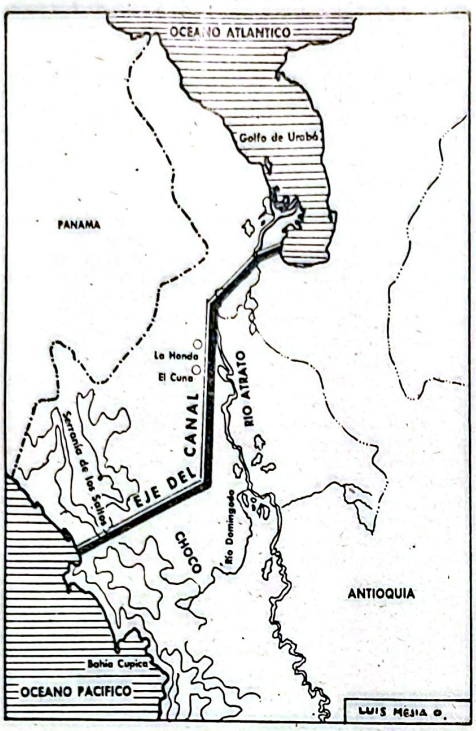
Hay una ruta factible en Nicaragua del lago del mismo nombre, pero el éxito de este proyecto pierde fuerza debido a la reciente implantación de un gobierno comunista en dicho país Esta circunstancia favorece a Colombia, pues elimina un competidor potencial.

La situación política Centroamérica se ha complicado en los últimos meses y de un momento a otro puede haber un golpe de izquierda en El Salvador sin descartar a Costa Rica, si el señor Carazo no se despierta. Se trata de un país sin ejército y ya es conocido que los comunistas no entran a las buenas; la cantaleta diaria de Radio Continente está ablandando el terreno.

En cuanto a Panamá, sería un objetivo más remoto pero previsible. Su vida independiente no es un ejemplo de gobiernos estables y su democracia no parece muy sólida; persiste allí el mito del hombre fuerte. Países así son muy apetecidos por los llamados liberadores comunistas.

Si la probabilidad de mantener el Canal de Panamá abierto a los pueblos libres del mundo resulta brumosa en el futuro, cualquier paso a nivel que se intente por ese territorio carece de estrategia. Se requiere por lo menos un canal alterno, que pueda funcionar cuando algo desfavorable ocurra en Panamá.

Vistas así las cosas, surge la solución colombiana del Canal del Atrato, limpia de dificultades políticas y técnicamente posible.



El mapa muestra la ruta del canal por territorio chocoano.

CAPACIDAD DEL CANAL DE PANAMA

Recordemos las características de este canal que por su capacidad actual resulta ya obsoleto. Terminado hace 66 años, sus esclusas tienen apenas un ancho útil de 100 pies (30.5 metros) y una longitud de 1.000 pies (30.5 mts.). El ancho o manga de los buques-tanques y cargueros se ha incrementado notablemente en los últimos años al crecer su capacidad de transporte. La explicación sencilla es que el buque grande es más rentable.

En el registro de barcos del Lloyd de 1978 aparecen más de 170 buques con mangas que oscilan entre 100 y 229 pies, la mitad de los cuales excede la longitud o eslora de 1.000 pies. Los portaviones superan los 250 pies de manga y los 1.000 pies de eslora.

La longitud del canal es de 82 kilómetros y su capacidad máxima de tráfico es de 48 buques en 24 horas; en 1972, la estadística arrojó un promedio de 41.5 buques diarios.

Según los últimos datos, los petroleros gigantes en construcción sobrepasan las 800.000 toneladas de desplazamiento y sus dimenciones son impresionantes. De modo que en pocos años, la mayor parte de la flota del mundo no podrá pasar por el canal de Panamá.

UNA RUTA PARA EL CANAL DEL ATRATO

Observando la incompleta cartografía existente se ha encontrado una posible ruta en forma muy esquemática que puede servir de guía para los estudios de factibilidad.

La Bahía de Humboldt y la Bahía Octavia, en el Pacífico, tienen aparentemente condiciones portuarias para servir de antecanal, construyendo algunas obras de abrigo para el terminal marítimo.

Tomando para el caso la primera bahía, y como punto de partida de la localidad de Guatín, se sigue en línea recta hasta encontrar le lecho del río Truandó y aprovechando en parte este lecho sobre la misma recta hasta un punto cercano al sitio llamado Las Mellizas, en el desagüe del Caño de Ramón continuando en dirección casi norte se orienta ahora el eje para encontrar el lecho del río Atrato frente a La Honda y siguiendo por el río, después de hacer un corte en las curvas o meandros de Puerto López, se hace una conversión a la derecha para llegar finalmente a la bahía de Colombia o de León, en el Golfo de Urabá. El antecanal dispone en este sitio de especiales facilidades portuarias. La variante consistiría en utilizar la bahía Octavia como antecanal en el Pacífico, alargando el canal en unos cinco kilómetros.

La ruta descrita tiene las siguientes características:

Corte seco en sección tropezoidal escalonada, con curvas de nivel de 50 y 100 metros, en longitud aproximada de 50 kilómetros; corte humedo con draga en longitud de 70 kilómetros; aprovechamiento del cauce del río Atrato, con dragado y correcciones, en longitud de 34 kilómetros. Longitud total: 154 Kilómetros; ancho en el fondo del tramo de corte seco: 250 metros; ancho en el resto del canal 280 a 300 metros; profundidad mínima 60 pies (18.3 metros); radio de cu... ra mínimo: 5 kms... hubiera gustado uti... hermosa bahía de C... pero las alturas de... 700 metros que pres... serranía frente a el... cen imposible un tr... aceptable.

No sé si en la ruta... gida puedan encon... alturas mayores a las... cadas en la carto... cuando se haga un es... tamiento detallado, ... parece que se ha atra... do una depresión de la... dillera. Finalmente, la... pacidad media del ca... sería de unos 190 buques... 24 horas, o sea cuatro... ces la cabina del Canal... Panamá'

MAGNITUD DE LAS OBRAS

El rubro más importante en este proyecto es el... la excavación. Si hacemos un corte en los primeros 50 kilómetros del proyecto nos resulta un prisma cuyo volumen se aproxima a... 100 millones de metros cú... bicos; esta cifra parece... primera vista fuera de ... bita, pero no lo es si se co... para con la excavación to... tal en Panamá que llegó a los 200 millones de me... tros cúbicos en tiempos de escasa tecnología.

Si prevalecieran las co... diciones del corte de Cu... bra en Panamá, habría que esperar de 60 a 70... de rocas en este corte, pero es muy probable que estos porcentajes resulten inferiores.

En cuanto al corte hú... medo con draga para el resto del canal, que tiene un precio unitario bastante más bajo, en movimiento sería de unos 400 millones de metros cúbicos.

(Pasa a la página 8ª)

La Caja Nacional de Previsión

Seccional del Chocó

De conformidad con el Decreto 3135/68 en concordancia con el artículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo,

INFORMA:

Que el día 11 de Febrero de 1980, falleció en esta localidad el señor MIGUEL ANGEL REALES GUERRERO, al servicio de la nación y se han presentado a reclamar sus prestaciones económicas la señora ASUNCION RENTERIA DE REALES, quien obra en su condición de esposa del causante.

Quienes crean tener igual o mayor derecho deben hacerlos valer dentro del os trienta (30) días siguientes a la presente publicación.

JUAN AMERICO LOZANO PALACIOS
Director Seccional

ELVIRA TORRES DE DURAN
Liquidadora

Quibdó, 24 de Marzo de 1980

(PRIMER AVISO)

75 AÑOS DE URABA "ANTIOQUEÑO"

EL CASO TURBO

RESEÑA HISTORICA

Hace 75 años Antioquia anexó a su territorio la rica región de Urabá y la ribera oriental del río Atrato, mediante la Ley 17 del 11 de abril de 1905 que dice en su artículo 4º: "Quedará comprendida dentro del departamento de Antioquia la parte de la provincia de Atrato situada en la banda oriental de este río, bajo la delimitación siguiente: desde el nacimiento del río Arquía en la cordillera occidental que hoy sirve de límite entre los departamentos del Cauca y Antioquia, hasta su desembocadura en el Atrato y de este punto toda la ribera oriental del Atrato hasta una línea imaginaria que divide el golfo de Urabá por el centro del brazo occidental".

Esta conquista antioqueña en razón de su vieja disputa con Cartagena y el Estado del Cauca data de tiempos de la conquista. En 1504, cuando Vasco Núñez de Balboa y Fernán dez de Enciso fundaron la primera ciudad en tierra firme —Santa María la Antigua del Darién— comenzó así la contienda sobre el área. En los últimos años del siglo XVI, Pedro Martín Dávila de Cartagena estableció un gobierno en San Agustín (Bocas del Atrato) quien estuvo bajo órdenes de Antioquia. Años más tarde, Francisco Maldonado de Cartagena se estableció en bocas del Atrato, ya para 1623 había desaparecido todo vestigio. En 1788, según el Oidor Mon y Velarde, el límite entre Antioquia y Chocó fué el río Nendó, tributario del río Penderisco. En la división territorial de la constitución de 1812 se definió el Estado de Cartagena, incluyendo la costa occidental del delta del Atrato. Hacía 1825, José Manuel Restrepo, secretario del interior, consideró el río León (Guacubá) como límite entre Cartagena y Cauca. Después de la Ley de noviembre 17 de 1831 confirmó el *'utiposse-detis'* de 1810, reconociendo al Cauca toda la banda oriental del río Atrato incluido Urabá. Cuando se fundó el caserío de Turbo, en 1839, Antioquia reclamó su jurisdicción el cual fué aceptada mediante el decreto del 29 de enero del mismo año. En 1847, por el decreto de septiembre 5 se reincorporó esta región al Chocó. En 1849, Tomás Mosquera retornó Urabá a Antioquia. Luego el decreto de abril 16 de 1850 restituyó nuevamente la región de Urabá a la provincia del Chocó. La división territorial de 1857 consideró la zona en disputa incluída en el Estado del Cauca. De aquí en adelante la lucha se hizo más recia de parte de Antioquia y para 1905 cuando en virtud del artículo 1o. de la ley comentada al comienzo en el cual se proponía crear el departamento de Caldas, parlamentarios antioqueños, anticipándose a la aprobación de ésta, solicitaban a Urabá como una compensación de las ricas tierras cafeteras que iban a perder al sur. Años más tarde se devolvió al Chocó parte del municipio de Riosucio.

Antioquia que siempre fué territorio mediterráneo confiado al noroeste por el resguardo indígena de Cañasgordas, necesitaba una salida, un corredor al mar, tener soberanía sobre el golfo de Urabá para así obtener derechos de aduanas sobre los puertos, mayores facilidades para la exportación de sus productos del interior y asegurar la completa explotación de las ubérrimas tierras de Urabá, desde el valle del río León hasta el del San Juan.

Manifestaban por aquella época sus gobernantes los mejores propósitos para Urabá y lo que ésta representaría para el desarrollo de Antioquia; no se equivocaron en esta última aseveración ya que esta región ha contribuido al progreso de Antioquia pero no al suyo.

La política oficial antioqueña siempre ha implantado el centralismo (que tanto critica al gobierno nacional) concentrando todo el desarrollo en el valle de Aburrá y sus alrededores; en Urabá solo quedan vástagos del banano, las conchas del cacao, la corteza de la madera y la frustración de un pueblo explotado que ve en la polvareda que deja el camión repleto de bananos o la sirena del buque hacia altamar, el ocaso de la esperanza de tener una vida acorde con la dignidad del hombre.

La justificación de esta política obedece a claros lineamientos capitalistas como es mantener las fuentes de abastecimiento en estado de subdesarrollo para conseguir siempre recursos naturales y humanos fáciles de explotar; invirtiéndose únicamente en sectores o aspectos en los cuales se obtengan mayores ganancias sin tenerse en cuenta el factor humano como la esencia del desarrollo.

Sobre nuestra situación regional (y nacional) nos sintetiza Eduardo Galeano en "Las venas abiertas de América Latina": "...nuestra riqueza ha generado siempre nuestra pobreza para alimentar la prosperidad de otros; los imperios y sus caparales nativos..."; no dejando de plantearnos la apremiante alternativa: "Recuperar los recursos desde siempre usurpados equivale a recuperar el destino".

SITUACION SOCIO-ECONOMICA

El descendiente de chocoanos (negro) es el elemento representativo de la zona. La colonización antioqueña (paisa) que emergió del sureste con la construcción de la carretera al mar, agregó un nuevo elemento humano; del norte vino el cordobés (chislapo) en busca de nuevos horizontes. Estos tres elementos humanos conformaron la sociedad de Urabá; el negro es predominante en el centro y el oeste, al norte el chislapo y al sur el paisa.

Los habitantes del Uraba chocoano se ven obligados a cruzar el golfo en busca de mejores perspectivas, ya que periódicamente sus cultivos son arrasados por las fuertes crecientes del río Atrato o en otros casos son obligados por la fuerza a abandonar los fuerza a abandonarlos (recuérdese la creación del parque nacional de los Catíos). Esta gente, más la proveniente del interior en busca de fortuna forman una inmensa legión de desocupados, los cuales son materia fácil de explotar por los empresarios del banano, maderas, fincas ganaderas, etc., son empleados en las haciendas o en los campamentos madereros bajo condiciones inhumanas de vivienda y alimentación, con escaso salario; son personas de poca o ninguna educación que por muchas razones dejan su escaso jornal en las proliferantes cantinas y casas de prostitución.

La mayoría de las empresas madederas asentadas en las riberas de las bocas del Atrato, ante cualquier paro o huelga de sus trabajadores se declaran en quiebra, para burlar sus justas exigencias, que casi siempre son el pago de salarios atrasados. En la zona bananera la situación es peor, puesto que los reclamos de los obreros son acallados con violencia, obreros venidos desde lejos, sin dolientes en la zona, desaparecen en la espezura de la plantación o a veces quedan a la vera del camino. Esta situación, que puede ser remediada por la oportuna y eficaz acción del gobierno, se torna más grave cuando inconforme con ésta se interna en la espesura de la montaña.

Un gran potencial humano que conoció por referencia o por sus propios medios la inhumana vida del trabajador hachero de las maderas, del polinero, del aserrador o aquel que salió con vida de la plantación con la esperanza de encontrar una forma de supervivencia más humana, encuentra en las casi dulces aguas del golfo un medio más cómodo y lucrativo para vivir: dedicarse al contrabando:

Este es el destino de la gran mayoría del pueblo urabaense, aquel desposeído de la tierra y de las inmensas riquezas que esta región produce.

RAFED MEMAT
Estudiante de Ingeniería
Universidad Nacional
(próxima edición: segunda parte).

En circulación dos libros de autores chocoanos

Dos nuevos libros de autores chocoanos han entrado en circulación. Se trata del "Diccionario Popular Chocoano y Apuntes Regionales", de César E. Rivas Lara y "Chocó Mágico Folclórico" de Miguel A. Caicedo.

La obra de Rivas Lara está dividida en tres partes. En la primera se ocupa del Diccionario Popular con una interesante colección de expresiones regionales en el Chocó. La segunda parte del libro se ocupa del lenguaje coloquial. Temas de esta parte de la obra es el hipocorístico, los refranes, frases hechas, frases proverbiales y dichos, así como los modismos.

Por último, César E. Rivas Lara, en su interesante libro, se refiere en la tercera parte a los apuntes regionales. Se encuentran aquí anotaciones sobre las décimas y las coplas populares, los cuentos y apodos, las leyendas y adividanzas chocoanas, artesanía, minería, pesca y caza, etc.

La otra obra es "Chocó Mágico Folclórico" del profesor Miguel A. Caicedo. Don Miguel toma como base de su trabajo al elemento aborigen, sus creencias y sus ritos y al elemento africano y su relación con el europeo, como punto de partida para tomarse una imagen de conjunto del folclor chocoano en cuanto a lo mágico-religioso.

Antes el profesor Caicedo ha publicado nueve obras entre las que figuran la Palizada, Versos para Olvidar, El Regreso de Jorge, El Sentimiento de la Poesía Chocoana y Panorámicas Chocoanas.

FORO CHOCOANO EN CUCUTA
Agente: Isaac Sánchez Mosquera
Teléfono: 44 147

EL PUERTO ALTERNO

Crédito Agropecuario

PONENTE:
RAFAEL DEMOSTENES COPETE.

Gerente Regional Caja de Crédito Agrario

"Por medio de la Ley 2ª de 1959 se declaró el 85% del territorio chocoano como zona de reserva forestal. Con el objeto de facilitar la titulación de los terrenos y por ende los mecanismos de créditos es indispensable la derogación de dicha ley.

La labor de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero ha sido improductiva para el Chocó por falta de un estatuto especial de crédito para la región que tiene características muy especiales principalmente en lo que concierne a garantías".

Polo de Desarrollo Curiche

PONENTE:

Dr.
SANTIAGO RESTREPO

Gerente de Alfemar del Pacífico Ltda.

"Que el Gobierno Central conceda lo siguiente:

Excenciones tributarias totales por un término no inferior a 10 años.

Créditos especializados con mayores plazos y menores intereses a los vigentes.

Establecimiento de zonas aduaneras.

Desarrollo del proyecto del puerto en ciudad Mutis de Bahía Solano.

Impulsar simultáneamente las carreteras Quibdó-Ciudad Mutis y la carretera Panamericana del sector del Darién.

Interconectar en la red eléctrica Nacional la Costa Pacífica Chocoana".

Canales en el Chocó.

"Que el Gobierno Nacional certifique su pensamiento con respecto a la idea del canal para embarcaciones menores A... San Juan o arrastra... del Cura".

Bahía Solano Puert... terno.

PONENTE:

FEDERICO CIFUEN...
Ing. Naval

"Teniendo en cuenta... posición geográfica de... hía Solano dentro del... cífico Colombiano en... ción al incremento fac... de apoyo logístico al tr... gulo Medellín-Cali-P...
teniendo en cuenta las... diciones de excelencia... tural geográfica de la... hía, para que en ésta... desarrollen sin dificulta... un puerto pesquero... puerto petrolero y fac... dades portuarias para... ques de carga general,... recomienda y concluye...

Que Bahía Solano se... asignada prioritariamente... como polo de desarrollo... el Pacífico Colombiano... ra conveniencia nacional... regional, y Departamental... ya que las obras de ingen... ría y ferrocarriles serán... puntos de apoyo a los tr... factores antes mencion... dos".

EL CANAL

(Viene de la página 4ª)
tema de esclusas un 26.6%.

Con estos datos nos asalta la tentacin de estimar un costo probable de nuestro canal del Atrato, suponiendo que la excavación puede tener un peso del 55% en un canal a nivel y dejando el 45% restante para los otrosr ubros como rompeolas de abrigo, terminales marítimos, energía y comunicaciones, ayudas de navegación, sanidad, defensa, etc. Pero es prudente esperar los estudios de factibilidad para llegar a conclusiones acertadas.

Las nuevas técnicas y el rendimiento de los equipos de que hoy se dispone hacen posible la realización de esta magna obra. La ingeniería colombiana de consulta está plenamen te capacitada para realizar los estudios del proyecto. Los planes de financiación y construcción dependerán de la solidez de esos estudios.

Según la cuenta del Canal de Panamá a 30 de junio de 1918, el costo total del canal fue de US $ 340.870.782. El item de excavación representó un 40% de esta suma y el sis-

SE CRECIO

EL PLATINO DEL CHOCO...

Para Mayor Comodidad y Economía la Empresa de Licores del Chocó Acaba de Lanzar al Mercado su Afamado Producto

Aguardiente PLATINO

en Botellón de 1500 ML con el Sello Incomparable del Mejor Aguardiente de Colombia

EMPRESA DE LICORES DEL CHOCO

Obras para Quibdó

El Alcalde de Quibdó, Eliumen García Rodríguez, anunció a FORO CHOCOANO que en breve su administración pondrá en ejecución un plan para mejorar los servicios públicos de la capital chocoana y para cristalizar algunas obras urgentes de la ciudad.

El Dr. García Rodríguez advirtió que para ello requiere la colaboración tanto de la ciudadanía como del gobierno central, del que depende en gran parte la destinación de los recursos económicos. Dijo el funcionario que está empeñado en demostrar que desde la alcaldía también se le puede prestar un valioso servicio a la comarca, desvirtuando el criterio casi generalizado de que ese cargo es un "quemadero".

Dr. Eliumen García R. Alcalde de Quibdó

El burgomaestre de Quibdó fue enfático en manifestar que reclama el concurso de todas las personas pensantes de la tierra, para que se pueda presentar a la comunidad, al final de la gestión, un balance de realizaciones a la altura de las necesidades de la capital del departamento y de las aspiraciones de sus moradores.

El Dr. Iliumen García desempeña el primer cargo municipal desde finales del año anterior, cuando fue nombrado por la gobernadora Luz Colombia de González. Antes se había desempeñado como gerente de la Empresa de Licores del Chocó, en donde desarrolló una extraordinaria labor de rehabilitación financiera de esa entidad.

BAHIA SOLANO PUERTO ALTERNO:

Conclusiones y Recomendaciones del FORO

Al concluir en Quibdó el Foro sobre el Puerto Alterno de Bahía Solano, entregamos a nuestros lectores las conclusiones de ese importante evento:

CONCLUSIONES Y RECLAMACIONES

Pensamiento de la juventud chocoana sobre carretera al Puerto Marítimo de Bahía Solano.

PONENTE:
ESTEBAN CAICEDO C.

"Recomendamos al Gobierno Departamental tener como objetivo bandera, de la actual administración, y de las sucesivas en los próximos cinco años, la constante solicitud al señor Ministro de Obras y al Excelentísimo Sr. Presidente de los colombianos la terminación de la carretera Animas-Bahía Solano".

Reseña Histórica de la vía Panamericana.

PONENTE: Representante a la Cámara.

DR. MANUEL BARCHA GARCES.

"Defensa de la vía Panamericana (ruta sur) y cumpliendo de parte del Gobierno Nacional de la Ley 121 de 1959. Debido a la decisión del Gobierno Nacional de constituir la ruta Norte (Tapón del Darién), que se aclare exhaustivamente a los chocoanos cuáles son los recursos y fuentes de financiación para esta obra dado que por la ley 121 se establece iguales aportes para la construcción de la ruta sur.

El fortalecimiento de la ruta Norte en detrimento de la ruta sur bajo el sofisma del cinturón de AFTOSA, perjudicó a los ganaderos y agricultores del Darién chocoano. Consecuentemente se solicita al Alto Gobierno explicar claramente que intereses tuvo para firmar a espaldas del pueblo chocoano el convenio ICA-USDA, e instalar el mal denominado parque de los Katios manejado por Antioquia sin ninguna ingerencia de la administración chocoana".

Foto aérea de Bahía Solano, futuro Puerto Alterno de Colombia

TEMA VIII

Bahía Solano Puerto Alterno.

PONENTE Ing.:
DEMETRIO VALDES O.

"Un puerto que puede inicialmente mover 2.000 toneladas diarias no puede ser ignorado por el Gobierno Nacional. La Carretera Santa Cecilia-Tadó - Las Animas (65 Kms.) debe ser ejecutada por el Gobierno Nacional.

Para el movimiento de carga de Antioquia (268.600 toneladas), debe ampliarse y mantenerse adecuadamente la carretera Bolombolo-Quibdó y construirse el sector Quibdó-Baudó.

Una región como el Choc tiene que incorporarse realmente a la economía Nacional. Sólo así entenderemos las palabras del señor Presidente Turbay en la III reunión de Gobernadores, el 20 de Abril pasado, cuando dijo:

"Haciendo estas consideraciones pienso en el caso del Chocó y de la Guajira, regiones estupendas y con gran potencial de desarrollo que no han podido tener la prosperidad que les corresponde por falta de vías y de medios de comunicación. Todos los esfuerzos que se han hecho y los que haremos resultarán insuficientes sino logramos incorporar estas ricas regiones a la dinámica de la economía moderna".

Los participantes en el foro y el Gobierno del Chocó manifiestan su inconformidad y extrañeza por haber decidido el Ministerio de Obras Públicas el cambio de rutas del sector Animas-Bahía Solano por el sector Animas - N... haber este organismo cluído una partida para fin cuando el tramo ... quebrada Muertero-B... carece de estudios téc... cos.

LA CAJA DEPARTAMENTAL DE PREVISION SOCIAL DEL CHOCO

HACE SABER:

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Nº 1104 de 1952 en concordancia con el Artículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo:

INFORMA:

Que el día 6 de Mayo de 1978, falleció en la ciudad de Quibdó, la señora **REGINA GAMBOA DE CAICEDO**, cuando se encontraba disfrutando de una Pensión por Invalidez otorgada por la Caja Departamental de Previsión Social del Chocó.

Que a reclamar las prestaciones Sociales y Económicas que puedan corresponderle se ha presentado el señor **ISACIO CAICEDO RIOS**, en su calidad de cónyuge supertite y en representación de sus hijos menores, **ISACIO NICOLAS, JAVIER MAURICIO y FELISA CAICEDO GAMBOA**, como únicos herederos de la extinta.

Toda persona que se considere con igual o mayor derecho debe hacerlos valer dentro de los treinta (30) días siguientes a partir de la fecha de esta publicación.

Quibdó, Enero 29 de 1980
MILTON GARRIDO FIGUEROA
Srio. Servs. Administraitvos
YASMINE PARRA MURILLO
Sria. Gral. de la Caja Deptal.
(SEGUNDO AVISO)

LA CAJA DEPARTAMENTAL DE PREVISION SOCIAL DEL CHOCO

HACE SABER:

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Nº 1104 de 1952 en concordancia con el Artículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo

INFORMA:

Que el día 25 de septiembre de 1979, falleció en la ciudad de Medellín el señor **JUAN EVANGELISTA DUEÑAS CASAS**, cuando se encontraba disfrutando de una Pensión de Jubilación otorgada por el Departamento del Chocó y estando afiliado a la Caja Departamental de Previsión Social.

Que a reclamar las prestaciones Sociales y Económicas que puedan corresponderle se ha presentado la señora **VIRGINIA ANDRADE VDA. DE DUEÑAS**, como única heredera del extinto.

Toda persona que se considere con igual o mayor derecho debe hacerlos valer dentro de los treinta (30) días siguientes a partir de la fecha de esta publicación.

Quibdó, Enero 29 de 1980
MILTON GARRIDO FIGUEROA
Srio. Servs. Administraitvos
YASMINE PARRA MURILLO
Sria. Gral. de la Caja Deptal.

(SEGUNDO AVISO)

Digitalizado Hemeroteca del Chocó - CIAFRO - UTCH